

Ze stejného těsta

Tři kompaktní vozy s podobnou cenou a podobně výkonnými motory: Peugeot 308, SEAT Leon a Renault Megane. Jako kdyby byly z jednoho těsta, přesto jsou zcela rozdílné. Který z nich je nejlepší?



Peugeot 308 1.2 PureTech
Motor: 13, 1199 cm³
Max. výkon: 130 k

SEAT Leon 1.4 TSI
Motor: 14, 1395 cm³
Max. výkon: 125 k

Renault Megane 1.2 TCe
Motor: 14, 1197 cm³
Max. výkon: 130 k

Peugeot 308 považujeme za jeden z nejpovedenějších kompaktních vozů na trhu. Ne náhodou získal titul evropského Auta roku 2014. I podle našich testů jde o skvělé auto. V nejednom vyhrál a takřka ve všech ostatních skončil na stupních vítězů.

Nedávno se dočkal modernizace, v rámci níž došlo k zásadním změnám ve výbavě tohoto vozu, mimo jiné i v oblasti bezpečnosti. Také proto jsme se rozhodli zjistit, jak si omlazená 308 povede ve srovnání se dvěma silnými rivaly, kteří v našich testech rovněž dosáhli na stupně vítězů – Renaultem Megane a SEATEm Leon.

Testovali jsme vozy s benzínovými motory o výkonu 125 až 130 koní, v ceně kolem 470 tisíc korun.

Rozměry nerozhodují

Peugeot 308 a Leon mají podobné rozměry a patří mezi ty nejmenší zástupce nižší střední třídy. Megane dostal výrazně delší karoserii i větší rozvor. Nicméně na prostoru v kabině to není nijak znát. Co se týče nabídky

míst, tak Peugeot a Renault jsou na tom podobně, lidrem je zde ale SEAT, který nabízí u obou řad sedadel více místa pro nohy i nad hlavou. Jeho

převaha ale není nijak výrazná. Všechny tři hatchbacky bez problémů pojmuje čtyři dospělé osoby, případně i pět, pokud jsou cestující vzadu štihlější. Pro vysoké pasažéry bude zejména příjemný poměrně nízký interiér Renaultu.

Co se týče stylu kabiny, každý si tu najde to svoje. Interiér Peugeotu má nejpropracovanější design, kokpit SEATu se odlišuje sportovními detaily a skvěle se ovládá, zatímco interiér Meganu vypadá nepůsobivěji (a to i po setmění) a nabízí nejvíce možností individuálního nastavení.

Tři způsoby

Motory testovaných vozů mají podobný výkon. Ty francouzské disponují 130 koni, španělský, respektive německý má o pět koní méně. Rozdíly jsou ale dosti zřetelné.

Čtyřválec 1.4 TSI v Leonu dělá dojem svým kultivovaným chodem a nebojí se nízkých otáček. Již od devíti set otáček za minutu se po rázném přidání plynu rozjíždí bez trháni a vibrační a přibližně od 1400 min⁻¹ je akcelerace hodně citelná, a to až do maximálních 6400 min⁻¹.

Motor TCe od Renaultu je také čtyřválcový, ale má objem pouze 1,2 litru. Jeho jemný chod ohromuje, navíc je nejtišší ze všech tří testovaných motorů, jenže jako jediný ze všech nemá rád nízké otáčky. ▶

Peugeot 308 1.2 PureTech 130 Allure



Režim Driver Sport (11 tisíc korun) zvýrazní zvuk motoru, mění barvu podsvícení přístrojové desky a vylepšuje reakci na přidání plynu.

Skvěle vypadající kokpit Peugeotu je úsporný z hlediska počtu tlačítek, ale ne každému se musí líbit například ovládání klimatizace pomocí dotykového displeje. Budíky jsou těsně pod zorným polem a malý volant dobře padne do ruky, některým řidičům však může zakrývat ukazatele.

SEAT Leon 1.4 TSI 125 FR



Leon jako jediný z testovaných vozů nabízí ve standardu Qi bezdrátovou nabíječku telefonu za 5900 Kč.

Z testovaných aut má nejtradičnější přístrojovou desku Leon. Kvalita materiálů, z nichž byla vyrobená, je s oběma konkurenty srovnatelná. SEATu je skvělá ergonomie, příjemná ob-

Renault Megane 1.2 TCe 130 Bose



Pouze u Renaultu je možné přikoupit head-up displej – v jednom balíčku včetně diodových světel stojí 23 tisíc.

Palubní deska je stejně dobrá jako u Peugeotu 308. Efektivní vzhled zajišťuje podsvícení přístrojové desky navozující náladu (u SEATu je rovněž takové, ale skromnější) a dvě obrazovky. V sériovém provedení mají obě sedm palců, za doplatek osm tisíc je možné nahradit panel klimatizace vertikální obrazovkou o uhlopříčce 8,7 palce.

Peugeot 308 1.2 PureTech 130 Allure



Sedačky jsou pohodlné a mají nejdelší sedáky, ale kvůli svým měkkým bočnicím neposkytují dostatečnou boční oporu.



Když odsuneme sedadlo řidiče metr od pedálů, zůstane pro nohy 68 cm (stejně jako u Renaultu). Velké dveře usnadňují přístup k zadním sedadlům.



Největší zavazadlový prostor (420 l), nejníže položený práh kufru – 70 cm nad zemí.



Temperamentní triválcový motor 308 je ze všech nejhluchnější.



Peugeot vypadá ze všech tří vozů nejškrumnější. Je to způsobeno i menšími koly, v základu má pouze šestnáctky.

Renault Megane 1.2 TCe 130 Bose



Zajímavým prvkem u Renaultu jsou široká zadní světlá. Sahají takřka až k logu umístěnému uprostřed víka zavazadelníku.



Zavazadlový prostor Meganu má objem 384 litrů. Práh kufru je umístěn 75 cm nad zemí, stejně jako u Leonu.



Motor Renaultu umí zapůsobit plynulým a tichým chodem, ale má nejvyšší spotřebu benzínu.



Sedačky Meganu příliš nedrží cestující v zatáčkách, nicméně nabízejí masážní funkci a opěrku hlavy pohyblivou ve dvou směrech.



Cestující na zadních sedadlech v Renaultu jistě ocení nejdelší sedáky i nejširší zadní část kabiny. Velké opěrky hlavy ale omezují výhled řidiče směrem dozadu.

SEAT Leon 1.4 TSI 125 FR



Pohodlné sedačky Leonu FR nabízejí skvělou oporu, bohužel u SEATu není možné přiklopit si masážní funkci.



Zadní sedačky SEATu nabízejí o 2 cm více místa pro nohy i nad hlavou než u obou soupeřů. Vysoký středový tunel překáží cestujícímu, který sedí vzadu uprostřed.



Pouze zavazadlový prostor Leonu (380 l) nabízí (v balíčku za 4900 Kč) dvojitou podlahu.



Motor SEATu přesvědčí svou velikou chutí do práce při jakýchkoli otáčkách.



Náš testovací vůz byl postaven na 18palcových kolech, která ale neprospívají kvalitě jízdy, zejména se pak negativně projevují na krátkých příčných nerovnostech.

Chuf do práce získává teprve při zhruba 1800 min⁻¹ a ztrácí ji při 6000 otáčkách. Také proto nemá smysl honit ručičku otákoměru až do 6500 otáček.

Nejzajímavější konstrukci najdeme pod kapotou Peugeotu. Motor 1.2 PureTech již po dva roky vyhrává titul Motor roku v kategorii od 1,0 do 1,4 litru (předtím po devět let vyhrával motor 1.4 TSI). Má jen tři válce a objem 1,2 litru, ale jeho točivý moment 230 Nm hladce překonává oba konkurenty (Megane 205 Nm, Leon rovných 200).

Udiví vás živými reakcemi na plyn, bez problémů se rozjíždí od 1000 min⁻¹ a neztrácí tah ani při 6300 otáčkách. Vibrace, tak typické pro triválce, jsou cítit jen ve spodním spektru otáček a charakteristické vrčení během zrychlování nelze považovat za zásadní vadu.

Renault až vzadu

Testy zrychlení vyhrál SEAT, který se na stovku rozejde za docela slušných 9,4 sekundy a může se pochlubit také skvělou pružností. Pomáhá mu precizně fungující převodovka s řadicí pákou s poměrně krátkými drahami. Pravou a levou krajní polohu dělí pouhých 6,4 cm a mezi trojkou a čtyřkou je to jen 11,2 cm. U Peugeotu je to o 7,5 a 12,8 cm, u Renaultu pak jen o maličko méně.

Peugeot 308 to na stovku zvládne o tři desetiny sekundy později, ale jeho pružnost je stejně dobrá jako u Leonu. V této soutěži dopadl nejhůře Renault, který je přibližně o 50 kg těžší než jeho konkurenti. Do 90 km/h se drží s ostatními, pak ale zaostává. Rychlostí 100 km/h dosáhne teprve za 10,6 s. A to není všechno. Má také nejvyšší spotřebu. V průměru potřeboval okolo 7,1 litru benzínu na 100 km, což je o 0,6 litru více než u zbylých dvou vozů. Ve spojení s nejmenší nádrží to znamená, že ujede sotva 660 km na jednu nádrž. SEAT zvládne na jedno natankování v průměru 760 km a Peugeot až 810 km.

Bud' pohodlí, nebo zábava

Nejpohodlnějším vozem z porovnávané trojky je Peugeot 308. Jeho podvozek je hluchnější jenom na největších nerovnostech, ale ani v takových případech nejsou v kabině cítit příliš velké otřesy. Navíc je Peugeot

agilní, ochotně plní pokyny řidiče a s jistotou projíždí rychlé zatáčky. Akorát je škoda, že jeho stabilizace působí poněkud nervózním dojmem.

Megane zvládá nedostatky silnic podobně dobře, nicméně se Peugeotu nevyrovná svým chováním. Zatáčky projíždí jistě a bezpečně, nezaskočí vás nějakou náhlou reakcí na přidání nebo ubrání plynu, ale velký požitek z dynamické jízdy neposkytuje.

Rozhodně nejlépe se řídí Leon. Mírně zpevněný podvozek verze FR mu dává skvělou agilitu a stabilitu v zatáčkách a bleskovou odezvu na pokyny řízení. Cenou za to je výrazně snížený komfort jízdy, zejména při přejezdu přes krátké příčné nerovnosti, částečně za to ale mohou 18palcová kola testované verze.

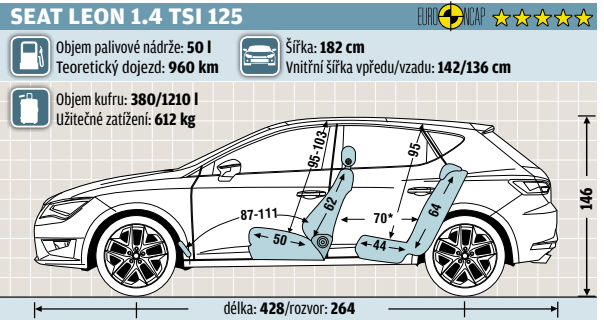
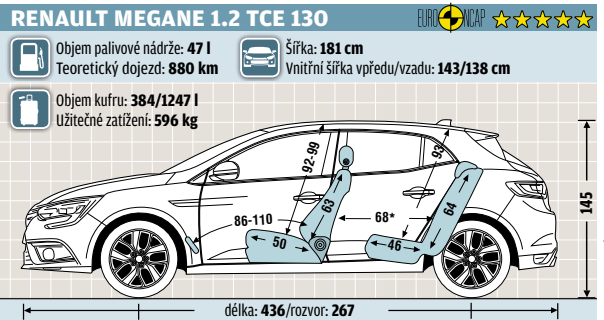
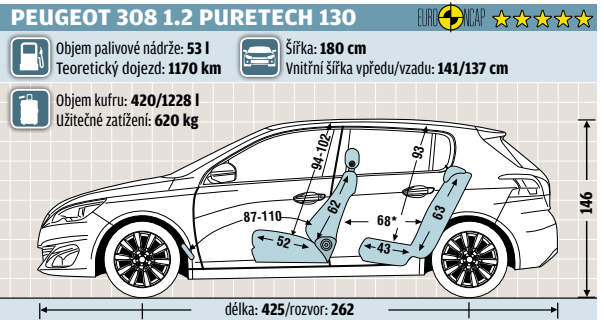
Z jednoho těsta

Leon FR stojí 459 900 Kč a svou výbavu zcela neoslňuje. Jako jediný nemá v základu asistenta sledování pruhů a dopravních značek. Ale na druhou stranu jako jediný má

airbag u kolen řidiče a může mít i plně diodové světlomety. Dodatečná výbava je přitom velmi rozsáhlá, většinou za rozumnou cenu. Treba navigační systém s dotykovou obrazovkou a hlasovým ovládáním za něco málo přes 28 tisíc. A k tomu všemu můžete mít třeba čtyřletou záruku.

Peugeot 308 Allure stojí 465 000 Kč, ale má o něco lepší výbavu, zejména s ohledem na bezpečnost. V základu jsou například přední a zadní parkovací senzory, za kameru s úhlem 180° se připlácí 12 tisíc, naopak bez navýšení ceny je zde systém sledování jízdních pruhů, značek, semaforů a pozornosti řidiče.

Megane ve variantě Bose je v našem výběru nejdražší, ale 484 900 Kč je ještě pořád stejná cenová kategorie. Nicméně z hlediska výbavy je o dvě úrovně výše než oba konkurenti – bez doplatku dostanete nejen bezklíčový přístup, ale také navigaci nebo funkci masáže v sedačce řidiče. No a samozřejmě i hudební systém značky Bose.



SROVNÁNÍ Peugeot 308, Renault Megane, SEAT Leon

TECHNICKÉ PARAMETRY	PEUGEOT	RENAULT	SEAT
Motor	benzín, turbo	benzín, turbo	benzín, turbo
Zdvihový objem	1199 cm³	1197 cm³	1395 cm³
Konfigurace	13/12v	14/16v	14/16v
Palivový systém	přímé vstřikování	přímé vstřikování	přímé vstřikování
Výkon	130 k při 5500 min ⁻¹	130 k při 5500 min ⁻¹	125 k při 5500 min ⁻¹
Točivý moment	230 Nm při 1750 min ⁻¹	205 Nm při 2000 min ⁻¹	200 Nm při 1400 min ⁻¹
Pohon	přední	přední	přední
Převodovka	6MT	6MT	6MT
Brzdy (přední/zadní)	ventil. kotoučové/kotouč.	ventil. kotoučové/kotouč.	ventil. kotoučové/kotouč.
Délka/šířka/výška	425/180/146 cm	436/181/145 cm	428/182/146 cm
Rozvor	262 cm	267 cm	264 cm
Poloměr otáčení	10,4 m	11,2 m	10,3 m
Hmotnost/zatížení	1150/620 kg	1205/596 kg	1158/612 kg
Objem kufru (min./max.)	420/1228 l	384/1247 l	380/1210 l
Objem nádrže	53 l	47 l	50 l
Rozměr pneumatik	205/55 R16	225/45 R17	225/45 R17
VÝKONY (ÚDAJE VÝROBCE)			
Maximální rychlost	200 km/h	198 km/h	203 km/h
0-100 km/h	9,1 s	10,6 s	9,1 s
Spotřeba paliva*	5,6/4,0/4,5	6,8/4,5/5,3	6,7/4,3/5,2
Dojezd	1170 km	880 km	960 km

* město/mimo město/kombinovaná [l/100 km]

<div><div><div><div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div></div></div></div></div><div>VÝSLEDKY TESTŮ</div></div>	PEUGEOT	RENAULT	SEAT
Zrychlení 0-50 km/h	3,2 s	3,8 s	3,1 s
Zrychlení 0-100 km/h	9,7 s	10,6 s	9,4 s
Pružnost 60-100 km/h	7,6 s (4. stupeň)	7,8 s (4. stupeň)	7,9 s (4. stupeň)
Pružnost 80-120 km/h	14,3 s (6. stupeň)	17,8 s (6. stupeň)	14,0 s (6. stupeň)
Brzdná dráha 100-0 km/h (studené brzdy)	36,5 m	37,0 m	36,3 m
Brzdná dráha 100-0 km/h (zahřáté brzdy)	36,6 m	37,0 m	36,0 m
Hlučnost při 50 km/h	61,2 dB	59,5 dB	60,0 dB
Hlučnost při 100 km/h	65,7 dB	64,5 dB	66,7 dB
Skutečná rychlost*	96 km/h	96 km/h	96 km/h
Počet otáček volantem	3,0	2,9	2,7
Naměřená spotřeba paliva**	7,6/5,4/6,5	8,4/5,8/7,1	7,8/5,2/6,5
Skutečný dojezd	810 km	660 km	760 km

*při indikaci 100 km/h; ** město/mimo město/kombinovaná [l/100 km]; výsledek v kontextu celého segmentu: dobrý průměr špatný

VÝBAVA/CENY	PEUGEOT	RENAULT	SEAT
Model	308	Megane	Leon
Verze	1.2 PureTech 130 Allure	1.2 TCe 130 Bose	1.4 TSI 125 FR
Airbagy: čelní/boční/okenní/kolenní	●/●/●/-	●/●/●/-	●/●/●/●
Asist. jízdy v pruhu/mrtvého úhlu	●/○ (13 000)*	●/○ (18 000)*	○ (8000)*/-
Asist. značek/protikolizní asistent	●/○ (13 000)	●/○ (18 000)*	○ (9500)*/○ (5200)
Elektrická okna/zrcátka	●/●	●/●	●/●
Klimatizace man./aut.	-/●	-/●	-/●
Rádio CD/USB/AUX/Bluetooth	○ (3000)/●/●/●	-/●/●/●	●/●/●/●
Tempomat/adaptivní tempomat	●/○ (28 000)	●/○ (18 000)*	●/○ (13 900)
Navigace/parkovací kamera	○ (29 000)*/○ (12 000)	●/○ (18 000)*	○ (28 200)*/○ (6 600)
Bezdrátová nabíječka	-	-	○ (5900)
Parkovací senzory vzadu/vpředu a vzadu	-/●	●/○ (18 000)*	○ (8000)/○ (13 000)*
Parkovací asistent	○ (13 000)*	○ (18 000)*	-
Bezklíčový přístup/skleněná střecha	○ (13 000)/○ (18 000)	●/○ (25 000)	○ (10 500)/○ (22 600)
Přední světlomety LED/xenonové	○ (30 000)/-	○ (23 000)*/-	○ (31 200)*/-
Elektr. polohovaná sedačka řidiče	○ (20 000)	-	○ (7500)
Masážní funkce sedačka řidiče/obě sedačky	-/○ (12 000)*	●/-	-/-
Polokožené/kožené čalounění	○ (16 000)/○ (48 000)*	●/○ (26 000)	-/○ (42 600)*
Vyhřívané sedačky/volant	○ (7500)/-	○ (8000)*/○ (8000)*	○ (11 500)*/-
Adaptivní tlumiče	-	-	○ (18 600)*
Hliníkové disky 16"/17"/18"	●/○ (8000)/○ (18 000)	-/●/○ (12 000)	-/●/○ (10 500)
Metalický lak	○ (14 000)	○ (15 000)	○ (15 100)
Cena základní verze**	425 000 Kč	399 900 Kč	453 900 Kč
CENA	465 000 Kč	484 900 Kč	459 900 Kč

Abychom dosáhli srovnatelné výbavy všech tří vozů, je v případě 308 zapotřebí připlatit za GPS, přístup bez klíče, LED světlomety, polokožené čalounění a 17" kola. Její cena se pak celkem zvýší na 561 000 Kč. V případě Renaultu stačí připlatit za diodové světlomety - jeho cena se pak zvýší na 507 900 Kč. V případě SEATu Leon se po příkoupení přístupu bez klíče a dvou balíčků doplňkové výbavy (jeden obsahuje např. asistenta jízdních pruhů a značek, druhý pak obsahuje GPS a parkovací senzory) dostanete na výslednou částku 529 100 Kč.

SKÓRE – SEGMENT: NIŽŠÍ STŘEDNÍ TŘÍDA

<div><div><div><div><div></div><div></div></div><div><div><div></div><div></div></div></div><div><div><div></div><div></div></div></div></div></div><div>NIŽŠÍ STŘEDNÍ TŘÍDA</div></div>	Max. počet bodů			
		PEUGEOT	RENAULT	SEAT
	KAROSERIE A INTERIÉR			
	Rozměry interiéru	40	30	30
	Zpracování a ergonomie	20	18	18
	Odhlučnění	10	5	6
	Zavazadlový prostor	10	5	4
	SOUČET	80	58	58

Proč hodnotíme právě takovým způsobem?

Vysvětlíme vám, proč jsme některé prvky vozidla ohodnotili příslušným počtem bodů.

Leon nabízí cestujícím nejvíce místa, obzvláště na zadních sedadlech, ale v kvalitě zpracování interiéru zůstává lehce pozadu za dvěma ostatními hodnocenými vozy, protože je zde nejvíce levně vypadajících plastů.

POHON				
Výkon	20	12	10	13
Motor	10	8	8	8
Převodovka	10	8	8	9
Spotřeba paliva	20	18	17	18
SOUČET	60	46	43	47

SEAT má nejlepší výkonové parametry a nejlépe fungující převodovku, ale Peugeot není o mnoho pozadu. Výrazně hůř je na tom Megane. Je nejpomalejší a jeho motor má největší žížeň.

JÍZDNÍ VLASTNOSTI				
Stabilita	20	16	16	17
Komfort jízdy	20	17	16	15
Řízení	10	8	7	8
SOUČET	50	41	39	40

Nejlepší kompromis mezi přesností řízení a účinností tlumení nárazů zajistí 308. Sportovněji založený SEAT je nejméně komfortní.

BEZPEČNOST				
Bezpečnostní výbava	20	14	12	10
Brzdy	10	8	8	8
SOUČET	30	22	20	18

Výrazně bohatší balíček bezpečnostní výbavy zajistil Peugeotu 308 po faceliftu náskok vůči soupeřům. Leon má nejméně sériových asistenčních systémů.

SOUČET (BEZ NÁKLADŮ)	220	167	160	165
UMÍSTĚNÍ	1	3	2	

Auto roku 2014 stále vede. Nejstarší z testovaných aut SEAT Leon předstihl Megane.

VÝBAVA A NÁKLADY				
Nákupní cena	40	22	21	22
Úroveň výbavy	30	10	12	9
Doplňková výbava	10	4	2	6
SOUČET	80	36	35	37

Leon má nejjednodušší základní výbavu, ale zato spoustu doplňků za dobré ceny. Nejdražší Megane je nejlépe vybaven, ale nabízí nejméně příplatkových položek. Peugeot je uprostřed.

SOUČET	300	203	195	202
UMÍSTĚNÍ	1	3	2	

Porovnání ceníků výsledky nezměnilo - Peugeot na prvním místě, druhý SEAT a třetí je Renault.

SHRNUTÍ

Všechny tři vozy mají velmi povedenou konstrukci, bez zásadních nedostatků. Z testu nejlépe vychází ve všech ohledech propracovaný Peugeot, který své konkurenční výhody po nedávném osvěžujícím faceliftu ještě zvýraznil. SEAT, ačkoli jde o již starší model (byl představen o rok dříve než Peugeot a čtyři roky před Renaultem), stále působí velmi dobře. Představuje také nejlepší volbu pro příznivce dynamické jízdy. Megane za svou prohru „nevděčí“ žádným zásadním chybám, jeho soupeři jsou zkrátka ještě lepší auta.



● standard; ○ za příplatek; - nedostupné; * balíček; ** se stejným motorem